



## **Suchergebnisse: Betriebshof**

### **23. August 1883 – Die Direktion der Münchner Trambahn-Aktiengesellschaft**

München-Lehel \* Die Direktion der Münchner Trambahn-Aktiengesellschaft kommt zunächst provisorisch im Café Metropol am Frauenplatz unter, bis sie am 23. August 1883 in dem neu errichteten Betriebshof an der Fabrikstraße, der heutigen Thierschstraße, eine neue Heimat findet.

### **3. Juli 1889 – Die Wandgemälde von Robert von Langer werden in letzter Minute gerettet**

München-Haidhausen \* Kurz vor dem Abriss des ehemaligen Langer-Schlössls in der Äußeren-Wiener-Straße (heute Einsteinstraße 28) erkennt der Chemiker Adolf Keim den Wert und die Unersetzbarkeit der Wandgemälde von Robert von Langer. Da aber die Stadt kein Geld zur Abnahme und Übertragung der Gemälde an einen geeigneteren Ort hat, finanziert Adolf Keim die Verlagerung der Fresken aus seiner eigenen Tasche. Selbst die Zusage der Landeshauptstadt München, die Finanzierung von fotografischen Aufnahmen der Fresken für Dokumentationszwecke zu übernehmen, lassen die Verantwortlichen auch wieder fallen. So werden die Wandgemälde - privat finanziert - in die Städtische Handelsschule an der Herrnstraße übertragen, wo sie im Zweiten Weltkrieg endgültig zerstört werden.

### **3. Juli 1889 – Ein Pferdestraßenbahn-Betriebshof wird errichtet**

München-Haidhausen \* Die Verwaltung der Landeshauptstadt München kauft von der Münchner-Kindl-Brauerei das Anwesen des Schloßwirths, das an der Stelle des ehemaligen Langerschlössls steht. Die Wirtschaft wird abgerissen und an seiner Stelle ein Pferdestraßenbahn-Betriebshof errichtet. Der im Münchner Volksmund seit altersher als Depot bezeichnete Betriebshof entsteht auf einem 4.800 Quadratmeter großen Areal. Es beherbergt ein dreistöckiges Wohngebäude mit Bureaux, eine zweistöckige Etagenstallung für 180 Pferde mit einer Rampe zum Obergeschoss, eine achtzehngleisige Wagenhalle für vierundfünfzig Trambahnwagen mit dem darüber befindlichen Hafer-, Heu- und Strohmagazin und ein zweistöckiges Werkstättegebäude mit einer Schreinerei und einer Schlosserei im Parterre sowie einer Lackiererei und einer Sattlerei im ersten Stock. Die Wagen können mit einem Aufzug in die letztgenannten Werkstätten hochgezogen werden.



Außerdem ermöglicht eine besondere Durchfahrt im Werkstattegebäude das Ein- und Ausrücken der Trambahnwagen.

---

### **1. Oktober 1890 – Das Pferdestraßenbahn-Depot wird eingeweiht**

München-Haidhausen \* Das Pferdestraßenbahn-Depot an der Äußeren-Wiener-Straße (heute: Einsteinstraße 28) kann feierlich eingeweiht werden.

---

### **Juni 1898 – Der Straßenbahnbetrieb wird auf Elektrizität umgestellt**

München-Haidhausen \* Der gesamte Straßenbahnbetrieb wird auf Elektrizität umgestellt. Umbauarbeiten werden notwendig, die sich aber beim Depot an der Äußeren-Wiener-Straße [= Einsteinstraße 28] - im Gegensatz zu anderen Betriebshöfen - in Grenzen halten. Die Arbeiten beginnen im Juni 1898.

---

### **Juli 1899 – Die Arbeiten für die Elektrifizierung sind abgeschlossen**

München-Haidhausen \* Die Arbeiten für die Elektrifizierung des Straßenbahn-Betriebs sind abgeschlossen. Die ehemalige Wagenhalle dient jetzt als Motorwagenhalle. Auf jedem der achtzehn Gleise ist Platz für zwei Motorwagen. Im Werkstattegebäude baut man die Schmiede zu einer Anhängewagenhalle um, in der vierzehn Wagen untergebracht werden können. Die Schreinerei ist in zwei Räume aufgeteilt worden. In dem einen findet die neue Betriebshofwerkstätte ihre Unterkunft, in dem auf einem Gleis drei Motorwagen für Reparaturarbeiten stehen können. Der andere Raum dient als heizbare Abteilung zum Trocknen von drei Motorwagen. Das Erdgeschoss des Stallgebäudes wird zu einer Anhängewagenhalle umgebaut, in der dreißig Tramwagen untergebracht werden können. Sie hat über die Schlossstraße eine eigene Zufahrt. Über eine neu erbaute Schiebebühne im Hof können die Wagen auf zwölf Hallengleise verteilt werden. Das Trambahn-Depot in der Thierschstraße wird aufgelassen und das Areal zum Bau von Wohnhäusern an der Liebherrstraße verwendet. Mit der Elektrifizierung wird die Straßenbahn zum innerstädtischen Massenverkehrsmittel, das die Entstehung dezentraler Wohngebiete und damit das Flächenwachstum der Stadt fördert. Das erhöht andererseits das Verkehrsaufkommen und fordert den weiteren Linienausbau.

---



### **17. September 1899 – Die neuen Büros der Straßenbahn-Direktion können bezogen werden**

München-Haidhausen \* Die neuen Bureau-Lokalitäten für die Straßenbahn-Direktion im ehemaligen Hafer- und Heumagazin können bezogen werden.

---

### **1906 – Weitere Umbauarbeiten im Haidhauser Straßenbahn-Betriebshof**

München-Haidhausen \* Das erhöhte Verkehrsaufkommen erfordert weitere Umbauarbeiten im Haidhauser Straßenbahn-Betriebshof. So muss die Beiwagenhalle verkleinert werden, um Platz für die Automobil-Omnibusse der Linie Marienplatz - Odeonsplatz zu schaffen.

---

### **1. Juli 1907 – Die Straßenbahn-Direktion braucht neue Büroräume**

München-Haidhausen \* Die Straßenbahn-Direktion braucht neue Büroräume, die in der ehemaligen Lackiererei - im ersten Stock des Werkstättengebäudes - eingerichtet werden.

---

### **1913 – Zusätzliche Direktionsbüros statt Dienstwohnungen**

München-Haidhausen \* Um zusätzliche Direktionsbüros in der Straßenbahn-Direktion zu schaffen, müssen die Dienstwohnungen im Wohngebäude umgebaut werden.

---

### **1916 – Eine Fahrerschule wird in der Straßenbahn-Direktion eingerichtet**

München-Haidhausen \* Die Anhängewagenhalle in der Straßenbahn-Direktion wird nochmals verkleinert, da man den Platz für eine Fahrerschule braucht.

---

### **1917 – Schon wieder neue Büroräume für die Straßenbahn-Direktion**

München-Haidhausen \* Die Lagerräume im ersten Stock der Straßenbahn-Direktion werden in Büroräume umgebaut. Das Lager kommt in das Erdgeschoss und verkleinert dadurch die Beiwagenhalle erneut.

---

### **1918 – Schon bald ist der Betriebshof wieder zu klein**



München-Haidhausen \* Durch zwei weitere Verbindungsgänge in der Straßenbahn-Direktion kann man in jeden Gebäudeteil gelangen, ohne den ersten Stock verlassen zu müssen. Doch schon bald ist der Betriebshof, der inzwischen die Nummer „2“ erhalten hat, wieder zu klein und den technischen Anforderungen nicht mehr gewachsen.

---

## **1925 – Der Straßenbahn-Betriebshof 2 an der Seeriederstraße**

München-Haidhausen \* Auf dem alten Gronimus-Anwesen an der Kirchen-/Ecke Seeriederstraße entsteht der Straßenbahn-Betriebshof 2.

---

## **1. Dezember 1926 – Der Betriebshof bei der Straßenbahn-Direktion wird aufgelassen**

München-Haidhausen \* Die ab dem Jahr 1925 beschafften Trambahn-Wagen haben auf dem Gelände der Straßenbahn-Direktion in Haidhausen überhaupt keinen Platz mehr. Die Folge sind unwirtschaftliche Leerfahrten zu anderen Betriebshöfen. Man lässt deshalb den Betriebshof auf und beginnt sofort mit dem Einbau von Büroräumen für die Direktion und einer neuen Fahrerschule in der Motorwagenhalle.

---

## **1. Dezember 1926 – Der Betriebshof bei der Straßenbahn-Direktion wird aufgelassen**

München-Haidhausen \* Die ab dem Jahr 1925 beschafften Trambahn-Wagen haben auf dem Gelände der Straßenbahn-Direktion in Haidhausen überhaupt keinen Platz mehr. Die Folge sind unwirtschaftliche Leerfahrten zu anderen Betriebshöfen. Man lässt deshalb den Betriebshof auf und beginnt sofort mit dem Einbau von Büroräumen für die Direktion und einer neuen Fahrerschule in der Motorwagenhalle.

---